



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Piper Cub HB-OAC

vom 5. März 1968

auf dem Flugplatz Locarno

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Piper Cub HB-OAC

vom 5. März 1968

auf dem Flugplatz Locarno

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 8. April, der Kommission übermittelt am 16. April 1968, wird genehmigt, mit zwei Änderungen.

Zirkulation, 27.6./23.7.1968.

## FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Flugzeug: Piper Cub HB-OAC  
Ort: Abstellplatz des Flugplatzes  
Locarno  
Datum: 5. März 1968, ca. 2035 MEZ

### I. ZUSAMMENFASSUNG

Als der Pilot nach einem Nachtflugtraining in Locarno sein Flugzeug HB-OAC wieder auf den früheren Parkplatz stellen wollte, kollidierte er mit dem inzwischen dort abgestellten Flugzeug HB-CBY, das er nicht bemerkt hatte. Das Flugzeug HB-CBY wurde leicht beschädigt.

### II. UNTERSUCHUNG

Für das Flugzeug HB-OAC bestand eine gültige Zulassung. Eigentümer und Halter war die Fa Aviation Market SA, Bern. Es liegt kein Grund zur Annahme vor, dass sich das Flugzeug nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte.

Der Pilot war Inhaber einer gültigen Führerbewilligung für Privatpiloten und besass eine Flugerfahrung von rund 146 Flugstunden.

Die Wetterverhältnisse waren ohne Einfluss auf das Unfallgeschehen.

Der Unfall ereignete sich auf dem Abstellplatz etwa 40 m vor dem zivilen Hangar des Flugplatzes Locarno. Das Hangartor war offen und die Aussenlampen, die den Vorplatz auf ca. 20 m erhellten waren angezündet.

Hergang: Nachdem der Pilot am Nachtflugtraining auf dem Flugplatz Locarno teilgenommen hatte, rollte er allein an Bord des Flugzeuges Piper Cub HB-OAC zum Abstellplatz beim Hangar zurück um es dort wieder am selben Ort zu parkieren, wo er es vor etwa anderthalb Stunden bestiegen hatte. Beim Rollen benützte er seinen Bordscheinwerfer, der allerdings nicht sehr weit voraus leuchtete, da er ziemlich steil nach unten zeigte.

In der Nähe seines früheren Parkplatzes angelangt, nahm er das Gas zurück, und daraufhin wurde nach seiner Darstellung auch das Licht seines Scheinwerfers recht schwach. Da der Pilot nicht bemerkte, dass auf dem von ihm angesteuerten Parkplatz bereits ein anderes Flugzeug, die Cessna 150 HB-CBY, stand, rollte er in dieses hinein, wobei er deren Leitwerk mit seinem Metallpropeller beschädigte.

Weitere Feststellungen: Die Unfallstelle befindet sich etwa 40 m vor dem Zivilhangar. Im Zeitpunkt des Vorfalles waren die Hangartore offen und die beiden grossen Schräglampen im Giebelfeld angezündet, die den Vorplatz auf etwa 20 m erhellten. Die HB-CBY führte keine Positionslichter.

### III. DISKUSSION

Es ist durchaus möglich, dass infolge der Leistungsreduktion ein Spannungsabfall im elektrischen System eintrat, der eine starke Verminderung der Lichtstärke des Bordscheinwerfers zur Folge haben konnte. Immerhin befand sich das Flugzeug HB-CBY zwischen der HB-OAC und dem beleuchteten Hangarvorplatz und hätte trotz der etwas ungünstigen Sichtverhältnisse der Kabine der HB-OAC beim Rollen bei entsprechender Aufmerksamkeit vermutlich erkannt werden können. Der Pilot scheint nicht damit gerechnet zu haben, dass der Platz, den sein Flugzeug vor dem Nachtflugdienst innegehabt hatte, in der Zwischenzeit durch ein anderes Flugzeug besetzt worden sein könnte.

### IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot den beschränkten Sichtverhältnissen nicht genügend Rechnung trug.

Bern, den 8. April 1968

Der Untersuchungsleiter